

Tisková zpráva

PRAHA, 18. prosince 2023

Reakce na zavádějící informace spolku Nebourat: odmítáme aktualizované posouzení, vykazuje stále stejné chyby

Správa železnic, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) a Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) odmítají aktualizovanou verzi posouzení kapacity, kterou zpracoval Jiří Pospíšil pro spolek Nebourat. Upravená verze vykazuje stále stejné chyby, a to i přes veškerou součinnost a dodatečné informace poskytnuté ze strany Správy železnic.

Správa železnic, IPR a ROPID nadále trvají na svém stanovisku o nutnosti třetí koleje na výtoňském mostě a varují, že je v případě studie pana Pospíšila pro spolek Nebourat s daty manipulováno tak, aby byl výsledek zkreslen a veřejnost tak dostala zcela zavádějící informace.

Na jednáních s panem Pospíšilem nebyl nikdo ze spolku Nebourat přítomen, a to i přesto, že o jednáních jejich zástupci věděli. Správa železnic, IPR a ROPID proto považují za naprosto nepřijatelné komentovat ze strany jeho zástupců průběh jednání.

„S panem Pospíšilem jsme společně po vydání předchozí verze posouzení kapacity výtoňského mostu, včetně posouzení nutnosti třetí koleje opakovaně jednali a podrobně vysvětlili námi rozporované nedostatky jeho posudku. Současně od nás obdržel písemné připomínky k aktualizaci jeho studijního posouzení dvojkolejného řešení úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov,“ uvedl **Pavel Paidar**, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

Správa železnic proto důrazně odmítá následné tvrzení spolku Nebourat, že závěry aktualizované studie pana Pospíšila nebyly rozporovány, stejně tak zásadně nesouhlasí se sdělením, že tříkolejný most není řešení do budoucna.

„I přes naši společnou snahu zhotoviteli poskytnout podrobnější vstupy, metodickou součinnost atd., byl pan Pospíšil opakovaně upozorňován na stejné chyby v jeho výpočtech. Přesto z jeho strany nedošlo k jejich opravě, popřípadě byla oprava provedena

*pouze částečně. Na chyby ve zpracování uvedeného dokumentu jsme pana Pospíšila písemně upozornili. Celý postup tedy vnímáme jako jeho snahu vyhovět svému zadavateli, nikoliv zpracovat relevantní a odborně správné posouzení," dodal **Paidar**.*

*„Praha nutně potřebuje tříkolejný most na Výtoni. Stačí pouhá jedna minuta zpoždění některého z vlaků a nastává zhroucení jízdního řádu. Vlaky začnou nabírat další zpoždění. Ve studii navržený jízdní řád pro dvoukolejný most je v praxi neproveditelný. A to ani při sníženém počtu vlaků přes most, který v budoucnu umožní metro S," doplňuje **Ondřej Boháč**, ředitel IPR Praha.*

Výše uvedené organizace mají tyto výtky k aktualizaci studie pana Pospíšila:

- Studie je nekompletní, jelikož jsou stále dokládány pouze výpočty pro období fragmentů dopravní špičky, kdy je pro tento úsek klíčové rozhodné šetření kapacity nejen v období dopravní špičky, ale i v tzv. občanském dni, tj. 15 h od 5:00 do 20:00, ve kterém je prováděna naprostá většina dopravního výkonu. I proto jsou výpočty doložené nadále nedostatečné a veřejnost po následné prezentaci uvádějí v hrubý omyl!
- Původní studie pouze poskytovala názor při zkreslení podstatných vstupů do výpočtů, přičemž nedostatky byly natolik hrubé, že byla studie ze strany Správy železnic, ROPID a IPR Praha rozporována. I při poskytnutí dalších dat a projednání všech vstupů nebyly v aktualizaci tyto vstupy v potřebném rozsahu zohledněny.
- Dne 14. listopadu 2023 byly zveřejněny výhledové požadavky na rozsah dopravy ze Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha, které vycházejí z poptávky cestujících. Po modernizaci úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov není stále možné realizovat veškerý rozsah dopravy právě z důvodu nedostatku kapacity, a to i tříkolejného řešení, proto do doby realizace Nového spojení 2 jsou v ŽST Praha-Smíchov (v horizontu, kdy by byla realizována novostavba trati Praha – Beroun) nadále dočasně ukončovány linky S6, S65 a S55. Toto nebylo ze strany pana Pospíšila zohledněno.
- Konstatování, že navrhovaný počet vlaků bude problematický v jiných místech, považujeme opět za manipulativní a zavádějící a ničím nepodložené. Vzhledem k prostorovým limitům v řešení úseku Praha hl. n./Vršovice – Praha-Smíchov lze konstatovat, že navrhovaná infrastruktura není zcela bezkolizní, ale díky variabilitě jízdních cest pomáhá právě tříkolejné řešení v úseku Vyšehrad – Smíchov, které v žádném případě není schopna dvoukolejná varianta dosáhnout.
- Stejně tak je v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha řešen rozvoj infrastruktury v úseku Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město, aby byla zvýšena určitá volnost v konstrukci linek osobní dopravy. Nařčení ze strany spolku Nebourat, že nebylo kvalitně vyřešeno křížení vlaků od Vršovic odmítáme, protože je zahrnuté v tříkolejném řešení, zatímco dvoukolejné řešení potřebnou provozní variabilitu nijak neřeší a uvedené vlaky ve směru Vršovice tak budou kompletně blokovat kapacitu minimálně jedné ze dvou kolejí. Navíc – pokud je ze strany spolku Nebourat zpochybňováno dostatečné řešení křížení vlaků ve směru Vršovice v trojkolejném řešení, je téměř jasné, že jej dvojkolejné řešení nemůže eliminovat vůbec.

Nutnost třetí koleje byla doložena

Zmíněné organizace se také ohrazují proti tvrzení, že by nutnost třetí koleje nebyla dostatečně doložená. Naopak, při společných jednáních s panem Pospíšilem byly doloženy

korektní výpočty, z nichž potřeba třetí koleje vychází. Pan Pospíšil zájem o podrobnější seznámení se s těmito výsledky neprojevil. I přes tuto skutečnost mu byly výsledky představeny, aby si porovnal např. směrovou nerovnoměrnost kapacity v jednotlivých kolejích atd.

Nové spojení II je otázkou mnoha let příprav

Jakkoliv zmíněné organizace souhlasí s potřebností Nového spojení II, je třeba reflektovat, že jeho realizace bude možná až za velmi dlouhou dobu. Přestože jeho příprava nikdy v historii dopravního plánování nebyla tak daleko jako dnes, čeká nás ještě mnoho klíčových milníků v jeho přípravě. Toto prohlášení váže na neznalost problematiky projektové přípravy dopravních staveb a jednotlivých legislativních procesů, které není možné touto aktivitou spolku Nebourat jakkoli urychlit. Především ale nelze akceptovat nevyhovující stav s nedostatečnou kapacitou na Výtoni pro relativně dlouhé období, než bude Nové spojení II v provozu. I po realizaci Nového spojení II bude třeba dostatečné kapacity a rezervy, např. na řešení mimořádných událostí či oprav.

Nádraží Vyšehrad není vhodné řešení

Veškeré tiskové zprávy a prohlášení spolku Nebourat vůči technickému řešení hlasitě odkazují primárně na počet kolejí na výtoňském mostě. Je však nutné, aby bylo veřejnosti otevřeně prezentováno, že dopravně-technologický průkaz pana Pospíšila je striktně svázán pouze s takovým řešením, které umožní střídání nástupních hran na zastávce, jež je tak kvůli nutným přidávaným kolejovým spojkám v návrhu spolku přesunuta z lokality Výtoň do lokality Vyšehrad. Ta je z důvodu horší přestupní vazby na linky MHD a složitých majetkoprávních vztahů pro městské organizace IPR Praha a ROPID dlouhodobě vyhodnocována jako nepřijatelná a neprojednatelná, proto i veškerá příprava na straně Správy železnic toto vždy respektovala. O poloze zastávky na Výtoni rozhodlo zastupitelstvo hlavního města v roce 2013.

Lze tedy konstatovat, že zveřejnění úpravy studie ze dne 15. prosince 2023 je nedostatečné, neodsouhlasené, a především prohlášení odkazující na studii prostřednictvím veřejných médií jsou nepravdivá a manipulativní. V tomto kontextu vyzývají SŽ, IPR a PID zástupce spolku Nebourat, aby se dále těchto zavádějících sdělení vyvarovali. Pokud by se tak nestalo, je možné to řešit právní cestou.